

This Page Is Inserted by IFW Operations  
and is not a part of the Official Record

## **BEST AVAILABLE IMAGES**

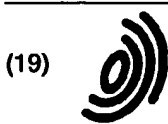
Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning documents *will not* correct images,  
please do not report the images to the  
Image Problem Mailbox.**



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 0 788 957 A2

(12)

## EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:  
13.08.1997 Patentblatt 1997/33

(51) Int. Cl.<sup>6</sup>: B60T 17/22, B60T 7/12,  
B60T 13/74

(21) Anmeldenummer: 97101885.8

(22) Anmeldetag: 06.02.1997

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
DE FR GB IT

(30) Priorität: 10.02.1996 DE 19604946

(71) Anmelder: Continental Aktiengesellschaft  
30165 Hannover (DE)

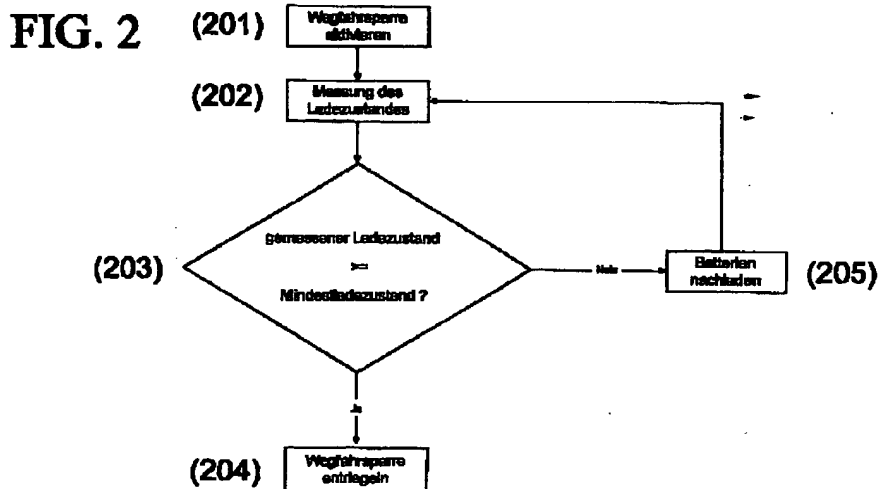
(72) Erfinder:

- Prinzler, Hubertus  
30853 Langenhagen (DE)
- Maron, Christof  
30989 Gehrden (DE)
- Dieckmann, Thomas, Dr.  
30982 Pattensen (DE)

### (54) Verfahren zur kontrollierten Inbetriebnahme eines Fahrzeugs

(57) Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Inbetriebnahme eines Kraftfahrzeuges mit einem Bremssystem, bei dem die Bremskraft zumindest teilweise durch Bremsenergiespeicher 8 zur Verfügung gestellt wird. Vor der Inbetriebnahme des Kraftfahrzeuges wird das Kraftfahrzeug zunächst in einen fahrtuntüchtigen

Zustand versetzt. Danach findet eine Überprüfung des Ladezustandes der Bremsenergiespeicher 8 statt. Erst wenn der Ladezustand mindestens eines der Bremsenergiespeicher 8 für ausreichend befunden wird, wird das Kraftfahrzeug in den fahrtüchtigen Zustand überführt und kann in Betrieb genommen werden.



EP 0 788 957 A2

## Beschreibung

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Inbetriebnahme eines Kraftfahrzeuges mit einem Bremssystem, das bei einem Bremsvorgang des Kraftfahrzeuges seine Bremsbetätigungsenergie zumindest teilweise aus Bremsenergiespeichern bezieht, deren Ladezustand bei der Inbetriebnahme überprüft wird. Die Erfindung betrifft ferner ein Kraftfahrzeug mit einem Bremssystem, das bei einem Bremsvorgang seine Bremsbetätigungsenergie zumindest teilweise aus Bremsenergiespeichern bezieht und mit einer Prüfeinrichtung zur Überprüfung des Ladezustandes der Bremsenergiespeicher.

In jüngster Vergangenheit sind für Kraftfahrzeuge, insbesondere für Personenkraftwagen, Bremsanlagen vom Brake by Wire-Typ entwickelt worden. Bei derartigen Bremsanlagen wird der Bremswunsch des Fahrers durch Ausüben einer Fußkraft auf ein Bremspedal kundgetan und die Einwirkung der Fußkraft auf das Pedal wird von einem Sensor erfaßt und in ein elektrisches Signal umgewandelt. Das Signal wird an sogenannte Bremsaktuatoren weitergeleitet, von denen jeweils einer einem Rad des Kraftfahrzeuges zugeordnet ist und jeder Bremsaktor übt u.a. mit Hilfe eines Elektromotors eine Bremskraft auf das Rad des Kraftfahrzeuges aus. Die für einen Bremsvorgang erforderliche Bremsbetätigungsenergie wird also nicht, wie bei herkömmlichen Bremssystemen, in mechanischer, sondern in elektrischer Form bereitgestellt. Dementsprechend müssen elektrische Bremsenergiespeicher bereitgestellt werden, um die Bremsanlage bei einem Bremsvorgang mit der notwendigen elektrischen Energie versorgen zu können. Hierbei kann ein Teil der Energieversorgung aus dem normalen Bordnetz des Kraftfahrzeuges und ein weiterer Teil der Energieversorgung, der das normale Bordnetz überlasten würde, aus separaten Bremsenergiespeichern zur Verfügung gestellt werden. Eine entsprechende Bremsanlage ist in der noch nicht veröffentlichten Patentanmeldung mit dem deutschen Aktenzeichen 195 40 265.0 der Anmelderin beschrieben. Alternativ ist es auch möglich, die für die Bremsanlage erforderliche elektrische Energie ausschließlich aus einem separaten Bremsenergiespeicher zu beziehen. Wie auch immer, ein ausreichender Ladezustand der separaten Bremsenergiespeicher ist besonders wichtig für die Sicherheit der Bremsanlage. Aus diesem Grunde ist der Ladezustand der Bremsenergiespeicher ständig und insbesondere bei der Inbetriebnahme des Kraftfahrzeuges zu überprüfen.

In diesem Zusammenhang ist aus der DE 35 02 100 A1 eine Bremsanlage mit elektrisch ansteuerbaren Bremsgeräten bekannt, die neben einem ersten Energiespeicher für den Normalbetrieb über einen zweiten Energiespeicher für den Notbetrieb verfügt. Den beiden Bremsenergiespeichern ist eine Spannungsüberwachungseinrichtung zugeordnet, die ständig den Ladezustand der Bremsenergiespeicher überprüft. Wird an dem ersten Energiespeicher für den Normalbetrieb ein

zu geringer Ladezustand festgestellt, so wird mit Hilfe einer Umschalteinrichtung auf den zweiten Energiespeicher für den Notbetrieb umgeschaltet und der erste Energiespeicher wird mit Hilfe eines Generators aufgeladen. Die Umschaltung auf den Notbetrieb wird dem Fahrer des Kraftfahrzeuges mit Hilfe eines Signalgebers optisch oder akustisch angezeigt.

Auch bei der Inbetriebnahme des Kraftfahrzeuges wird der Ladezustand des ersten Energiespeichers überprüft. Bei einem zu niedrigen Ladezustand erfolgt eine Anzeige über den erwähnten Signalgeber und es wird zur Energieversorgung der Bremsanlage auf den zweiten Energiespeicher umgeschaltet. Weist auch der zweite Energiespeicher einen zu niedrigen Ladezustand auf, so wird dies dem Fahrer des Kraftfahrzeuges durch den Signalgeber ebenfalls angezeigt.

Bei der aus der DE 35 02 100 A1 bekannten Bremsanlage entsteht durch die Überprüfung des Ladezustands des Bremsenergiespeichers der Bremsanlage und durch die Bereitstellung eines zweiten Energiespeichers eine zusätzliche Sicherheit. Bei dem aus der Druckschrift bekannten Verfahren zur Inbetriebnahme eines Kraftfahrzeuges handelt es sich jedoch um ein passives Verfahren, da der Ladezustand des Energiespeichers für den Normalbetrieb bzw. der Ladezustand des Energiespeichers für den Notbetrieb dem Fahrer lediglich optisch oder akustisch angezeigt wird. Die Sicherheit des Kraftfahrzeuges wird durch ein derartiges Verfahren zur Inbetriebnahme aktiv nicht erhöht.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein Verfahren zur Inbetriebnahme eines Kraftfahrzeuges mit einem Bremssystem der eingangs genannten Art zu schaffen, durch das die Sicherheit des Kraftfahrzeuges aktiv erhöht wird. Es ist ferner Aufgabe der Erfindung, ein Kraftfahrzeug mit einem Bremssystem der eingangs genannten Art zu schaffen, mit dem sich das Verfahren durchführen läßt.

Gemäß den kennzeichnenden Merkmalen des Verfahrensanspruchs 1 wird die Aufgabe durch folgende Verfahrensschritte gelöst:

- das Kraftfahrzeug wird vor der Überprüfung des Ladezustands der Bremsenergiespeicher automatisch in einen fahrtüchtigen Zustand überführt,
- die Überprüfung des Ladezustandes der Bremsenergiespeicher erfolgt und
- das Kraftfahrzeug wird in einen fahrtüchtigen Zustand überführt, wenn die Überprüfung ergibt, daß der gemessene Ladezustand mindestens eines der Bremsenergiespeicher größer oder gleich einem vorgegebenen Mindestladezustand ist.

Gemäß den kennzeichnenden Merkmalen des nebeneordneten Sachanspruchs 6 wird die Aufgabe durch ein Kraftfahrzeug gelöst, das über die folgenden Bestandteile verfügt:

- ine Vorrichtung, mit der das Kraftfahrzeug automatisch in einen fahruntüchtigen Zustand überführbar ist
- eine Steuereinrichtung, in der ein von der Prüfeinrichtung gemessener Ladezustand der Bremsenergiespeicher mit einer gespeicherten Information über einen vorgegebenen Mindestladezustand vergleichbar ist und durch die eine Überführung des Kraftfahrzeuges in einen fahrtüchtigen Zustand veranlaßbar ist, wenn der gemessene Ladezustand mindestens eines der Bremsenergiespeicher größer oder gleich dem vorgegebenen Mindestladezustand ist.

In den beiden vorgenannten Absätzen und im folgenden ist unter einem "fahruntüchtigen" Zustand ein Zustand zu verstehen, in dem das Kraftfahrzeug technisch in Ordnung ist, in dem aber eine zum Fahren des Kraftfahrzeuges notwendige Komponente gezielt außer Funktion gesetzt ist (z.B. das Getriebe) oder in dem das Kraftfahrzeug gezielt in seiner Fahrbereitschaft blockiert ist (z.B. durch Feststellen der Feststellbremse).

Der Grundgedanke der Erfindung ist darin zu sehen, daß der fahruntüchtige Zustand des Kraftfahrzeuges vor der Überprüfung des Ladezustands hergestellt wird. Dadurch wird die aktive Sicherheit des Kraftfahrzeuges bei der Inbetriebnahme deutlich erhöht, da die "Konsequenz" einer positiven Überprüfung des Ladezustands eine Überführung des Kraftfahrzeuges in den fahrtüchtigen Zustand ist. Sollte diese "Konsequenz" aus irgendeinem Grunde unterdrückt werden, so verbleibt das Kraftfahrzeug in dem fahruntüchtigen und damit sicheren Zustand. Der Gewinn an aktiver Sicherheit durch das erfindungsgemäße Verfahren wird besonders deutlich, wenn man das erfindungsgemäße Verfahren mit einem Verfahren vergleicht, bei dem das Kraftfahrzeug als "Konsequenz" einer negativen Überprüfung des Ladezustandes von einem fahrtüchtigen in einen fahruntüchtigen Zustand überführt wird. Wird nämlich diese "Konsequenz" aus irgendeinem Grunde unterdrückt, so verbleibt das Kraftfahrzeug trotz einer negativ verlaufenden Prüfung in einem fahrtüchtigen Zustand und kann infolgedessen trotz nicht oder nur begrenzt einsatzbereiter Bremsen in Betrieb genommen und bewegt werden.

Der wesentliche Vorteil des erfindungsgemäßen Verfahrens zur Inbetriebnahme des Kraftfahrzeuges ist darin zu sehen, daß es automatisch abläuft und vom Fahrer nicht beeinflusst werden kann. Insbesondere kann das Verfahren nicht vom Fahrer "übersteuert" werden und der Fahrer kann das Kraftfahrzeug nicht in einen fahrtüchtigen Zustand überführen, obwohl die Bremsen des Kraftfahrzeuges nicht oder nur begrenzt einsatzfähig sind. Vorzugsweise findet die Überführung des Kraftfahrzeuges in den fahruntüchtigen Zustand bei der letzten Stilllegung des Kraftfahrzeuges automatisch statt.

Gemäß einer Weiterbildung des Verfahrens nach

Anspruch 2 erfolgt eine Nachladung der Bremsenergiespeicher, wenn bei der Überprüfung ein zu niedriger Ladezustand festgestellt wird und das Kraftfahrzeug wird in einen fahrtüchtigen Zustand überführt, wenn eine erneute Überprüfung des Ladezustandes ergibt, daß durch Nachladen mindestens einer der Bremsenergiespeicher den vorgegebenen Mindestladezustand erreicht hat. Diese Nachladung der Bremsenergiespeicher kann durch eine externe Energiequelle oder aber intern durch einen Generator des Kraftfahrzeuges erfolgen.

Im letzteren Falle muß das Verfahren zur Inbetriebnahme des Kraftfahrzeuges bei laufendem Motor durchgeführt werden. Ein Nachladen der Bremsenergiespeicher durch einen internen Generator des Kraftfahrzeuges hat den Vorteil, daß bei einem zu niedrigen Ladezustand der Bremsenergiespeicher keine Werkstatt für den Nachladevorgang in Anspruch genommen werden muß.

Gemäß einer ersten Weiterbildung des Verfahrens nach Anspruch 3 erfolgt die Überführung des Kraftfahrzeuges in den fahruntüchtigen Zustand durch Überführung einer Wegfahrsperre in einen stromlosen Zustand und die Überführung des Kraftfahrzeuges in den fahrtüchtigen Zustand durch Überführung der Wegfahrsperre in einen stromführenden Zustand. Die Überführung des Kraftfahrzeuges in den fahruntüchtigen Zustand erfolgt automatisch vor der Überprüfung des Ladezustandes des Bremsenergiespeichers und vorzugsweise bei der letzten Stilllegung des Kraftfahrzeuges.

Gemäß einem ersten Ausführungsbeispiel nach Anspruch 4 handelt es sich bei der Wegfahrsperre um eine elektrische Feststellbremse, die bei der letzten Stilllegung des Kraftfahrzeuges automatisch in stromlosen Zustand übergeht und dadurch das Kraftfahrzeug festhält. Hierdurch wird der Vorteil erreicht, daß zur Erzeugung des fahruntüchtigen Zustandes des Kraftfahrzeuges ein ohnehin vorhandener Bestandteil des Kraftfahrzeuges genutzt wird. Darüber hinaus wird das Kraftfahrzeug am Wegrollen gehindert.

Gemäß einem weiteren Ausführungsbeispiel nach Anspruch 5 handelt es sich bei der Wegfahrsperre um eine Getriebesperre, die bei Stilllegung des Kraftfahrzeuges automatisch in den stromlosen Zustand übergeht. Derartige Getriebesperren sind aus dem Stand der Technik bereits bekannt und sollen daher hier nur kurz erläutert werden. Geht man bei Automatikbetrieben beispielsweise in die Stellung "P" für Parken, wird eine mechanische Klinkensperre eingerastet, die das Getriebe blockiert. Diese derzeit mechanisch betätigte Getriebesperre kann so ausgebildet werden, daß sie elektrisch betätigt wird, wobei der stromlose Zustand zum gesperrten Zustand des Getriebes führt. Auch hier ergibt sich der Vorteil, daß man eine ohnehin vorhandene Wegfahrsperre nutzt.

Ein Ausführungsbeispiel und weitere Vorteile der Erfindung werden im Zusammenhang mit den nachstehenden Figuren erläutert, darin zeigt

- Fig. 1: ein Kraftfahrzeug mit einer Bremsanlage in schematischer Darstellung
- Fig. 2: ein Flußdiagramm
- Fig. 3: eine Wegfahrsperrung in Form einer elektrischen Feststellbremse

Fig. 1 zeigt ein Kraftfahrzeug mit einer Bremsanlage, bei der die für einen Bremsvorgang notwendige Energie in Form von elektrischer Energie aus elektrischen Bremsenergiespeichern bereitgestellt wird, in schematischer Darstellung. Der Fahrer des Kraftfahrzeuges tut seinen Bremswunsch kund, indem er auf das Bremspedal 2 eine Fußkraft ausübt.

Der infolge der Fußkraft zurückgelegte Pedalweg des Bremspedals 2 wird mit Hilfe eines Sensors 24 in ein dem Bremswunsch entsprechendes elektrisches Signal umgewandelt. Das Signal wird über die Leitungen 4 an die Regeleinheiten 6 weitergegeben, die es wiederum über Leitungen 26 als Steuersignale zu den Bremsaktuatoren 12 leiten.

Die Bremsaktuatoren 12 üben schließlich mit Hilfe einer elektrisch angetriebenen Zuspansvorrichtung eine Zuspanskraft auf die Brems Scheiben 14 aus, was letztendlich eine Bremswirkung an den Rädern 16 des Kraftfahrzeuges hervorruft. Die für einen Bremsvorgang notwendige elektrische Energie erhalten die Bremsaktuatoren 12 insgesamt oder zumindest teilweise aus den Bremsenergiespeichern (Bremsbatterien) 8, von denen einer den Bremsaktuatoren 12 der Vorderachse und einer den Bremsaktuatoren 12 der Hinterachse zugeordnet ist. Dazu sind die Bremsenergiespeicher 8 über elektrische Leitungen 28 mit den Regeleinheiten 6 und damit über die Leitungen 26 letztendlich mit den Bremsaktuatoren 12 verbunden. Für den Fall, daß die Bremsenergiespeicher 8 lediglich einen Teil der Bremsenergie zur Verfügung stellen, wird der restliche Teil der Bremsenergie direkt aus dem Bordnetz 10 zur Verfügung gestellt, daß genauso wie die Bremsenergiespeicher 8 mit den Bremsaktuatoren 12 verbunden ist.

Unabhängig davon, ob die Bremsenergie für einen Bremsvorgang insgesamt oder z.T. aus dem Bremsenergiespeichern 8 zur Verfügung gestellt wird, hat es sich gezeigt, daß eine sichere Abbremsung des Kraftfahrzeuges nur unter Einbeziehung der Bremsenergiespeicher 8 möglich ist und zumindest einer der Bremsenergiespeicher 8 deshalb immer einen ausreichenden Mindestladezustand aufweisen muß. Insbesondere bei Fahrtantritt müssen die Bremsenergiespeicher 8 also auf einen ausreichenden Ladezustand überprüft werden, da es beispielsweise durch einen langen Stillstand des Kraftfahrzeuges etc. zu einer teilweisen Entladung der Bremsenergiespeicher 8 kommen kann. Zur Überprüfung des Ladezustandes sind die Bremsenergiespeicher 8 mit Ladezustandssensoren 18 verbunden. Die Ladezustandssensoren 18 übermitteln das Ergebnis der Überprüfung über Leitungen 30 an die Steuereinrichtung 20.

In der Steuereinrichtung 20 wird bewertet, ob der Ladezustand mindestens eines der Bremsenergiespeicher 8 für einen sicheren Betrieb des Kraftfahrzeuges eine ausreichende Größe aufweist. Im Falle einer positiven Bewertung wird die vor der Überprüfung des Ladezustandes durch ein Signal der Steuereinrichtung 20 aktivierte Wegfahrsperrung 22, die das Kraftfahrzeug in einen fahruntüchtigen Zustand versetzt, infolge eines weiteren Signals der Steuereinrichtung 20 "entriegelt", so daß sich das Kraftfahrzeug nunmehr in einem fahrtüchtigen Zustand befindet. Fällt andernfalls die Bewertung durch die Steuereinrichtung 20 negativ aus, so wird von der Steuereinrichtung 20 kein Signal an die Wegfahrsperrung 22 abgegeben und das Fahrzeug bleibt somit in seinem fahruntüchtigen Zustand.

Fig. 2 zeigt zur Erläuterung des erfindungsgemäßen Verfahrens ein Flußdiagramm. In einem ersten Verfahrensschritt 201 wird das Kraftfahrzeug automatisch in einen fahruntüchtigen Zustand versetzt. Dies kann beispielsweise durch das Aktivieren einer Wegfahrsperrung geschehen. Vorzugsweise wird die Aktivierung der Wegfahrsperrung bei der letzten Stilllegung des Kraftfahrzeuges automatisch vorgenommen.

Nachdem sichergestellt ist, daß sich das Kraftfahrzeug bei der Inbetriebnahme in einem fahruntüchtigen Zustand befindet, findet in dem Verfahrensschritt 202 mit Hilfe der Ladezustandssensoren 18 eine Messung des Ladezustandes der Bremsenergiespeicher 8 statt (siehe Fig. 1).

Das Ergebnis der Messung wird an die Steuereinrichtung 20 (siehe Fig. 1) weitergegeben und in der Steuereinrichtung 20 wird, z.B. mit Hilfe eines Komparators, beurteilt, ob der gemessene Ladezustand größer oder gleich einer in der Steuereinrichtung 20 gespeicherten Information über einen vorgegebenen Mindestladezustand ist (siehe Verfahrensschritt 203). Nur bei einer positiven Überprüfung, d.h. wenn der gemessene Ladezustand mindestens eines der Bremsenergiespeicher 8 tatsächlich größer oder gleich dem vorgegebenen Mindestladezustand ist, kann das Kraftfahrzeug in den fahrtüchtigen Zustand überführt werden. In diesem Fall wird von der Steuereinrichtung 20 ein Signal an die Wegfahrsperrung übermittelt, woraufhin die Wegfahrsperrung "entriegelt" wird (siehe Verfahrensschritt 204). Das Verfahren zur Inbetriebnahme des Fahrzeuges kann noch sicherer gemacht werden, wenn das Fahrzeug erst in den fahrtüchtigen Zustand überführt wird, wenn die Überprüfung des Ladezustandes der Bremsenergiespeicher 8 ergibt, daß alle Bremsenergiespeicher 8 den vorgegebenen Mindestladezustand erreicht haben.

Erfolgt hingegen durch die Steuereinrichtung 20 eine negative Überprüfung des Ladezustandes, ist also der gemessene Ladezustand beider Bremsenergiespeicher 8 kleiner als der vorgegebene Mindestladezustand, so können die Bremsenergiespeicher 8 nachgeladen werden (siehe Verfahrensschritt 205). Der Nachladevorgang kann entweder durch einen fahrzeugeigenen Generator oder aber durch eine externe Nach-

ladevorrichtung durchgeführt werden. Während des Nachladevorgangs wird, wie es der Verfahrensschritt 202 zeigt, wiederum der Ladezustand der Bremsenergiespeicher 8 gemessen. Das Ergebnis der Messung wird wiederum an die Steuereinrichtung 20 übermittelt, wo der gemessene Ladezustand wie oben erläutert wiederum mit dem vorgegebenen Mindestladezustand verglichen wird. Die aus den Verfahrensschritten 202, 203 und 205 bestehende Schleife wird solange wiederholt, bis die Überprüfung des gemessenen Ladezustandes in der Steuereinrichtung 20 positiv ausfällt. Erst danach wird das entsprechende Signal an die Wegfahrsperrung 22 weitergegeben, woraufhin diese entriegelt wird.

Im Zusammenhang mit der Fig. 3 wird im folgenden eine Wegfahrsperrung 22 in Form einer elektrischen Feststellbremse erläutert, die in ihrem stromlosen Zustand aktiviert und in ihrem stromführenden Zustand "entriegelt" ist. In der Fig. 3 sind in schematischer Darstellung nur die für die folgenden Erläuterungen notwendigen Bestandteile gezeigt. Die elektrische Feststellbremse ist in den Bremsaktor 12 integriert, der einen Elektromotor 32 enthält, mit Hilfe dessen die Spindelmutter 34 in eine Drehbewegung um eine Achse versetzt werden kann, die durch die Spindelstange 58 vorgegeben ist.

Die Bewegung der Spindelmutter 34 bewirkt eine axiale Bewegung der Spindelstange 58 und eine axiale Bewegung des Bremskolbens 36. Dadurch werden bei einem Bremsvorgang die mit dem Kolben 36 in Wirkverbindung stehenden Bremsbeläge 38 ebenfalls in eine Bewegung in Richtung der Bremsbeläge 38 versetzt, so daß die Bremsbeläge 38 schließlich nach Durchlaufen des Luftspaltes 52 an der Bremsscheibe 14 anliegen und eine Bremskraft hervorrufen. Nach einem Bremsvorgang werden die Bremsbeläge 38, der Bremskolben 36 und die Spindelstange 58 durch Rückstellkräfte in ihre Ausgangslage zurückbewegt.

Der Bremsaktor 12 enthält neben den bisher erläuterten Bestandteilen eine elektrische Feststellbremse 40, mit Hilfe der der Bremsaktor 12 und damit die Bremsscheibe 14 festgestellt werden kann. Die elektrische Feststellbremse 40 kann beispielsweise als elektromagnetische Reibungsruhrschkupplung ausgebildet sein. In diesem Fall befindet sich in dem Gehäuse 44 der elektrischen Feststellbremse 40 ein Elektromagnet, angedeutet durch die leitende Spule 42, die um einen Metallkern 54 gewickelt ist. Die elektrische Feststellbremse 40 enthält darüber hinaus einen Metallstift 48 mit einem Reibkopf 56, der in axialer Richtung beweglich in dem Gehäuse 44 gelagert ist. Zwischen dem Metallkern 54 und dem Metallstift 48 befindet sich eine Andruckfeder 46.

Fig. 3a zeigt einen Bremsaktor 12 mit "gelöster" Feststellbremse, die Wegfahrsperrung 22 befindet sich also in ihrem "entriegelten" Zustand. Der "gelöste" Zustand der elektrischen Feststellbremse 40 wird durch Anlegen einer elektrischen Spannung an die leitende Spule 42 erreicht, infolgedessen ein Strom durch die leitende Spule 42 getrieben wird. Das Anlegen der elektri-

schen Spannung an die Bremsaktoren 12 (s. Fig. 1) wird bei der Inbetriebnahme des Fahrzeugs von der Steuereinrichtung 20 (siehe Fig. 1) veranlaßt, wenn mindestens einer der Bremsenergiespeicher 8 einen ausreichenden Ladezustand aufweist.

Der Elektromagnet entfaltet dann seine Wirkung und der Metallstift 48 wird von dem Elektromagneten in das Gehäuse 44 gezogen. Hierbei wird die Federkraft der Andruckfeder 46 überwunden. In dem "gelösten" Zustand behindert die elektrische Feststellbremse 40 nicht die Bewegung der Spindelmutter 20.

Fig. 3b zeigt einen Bremsaktor 12 in einem festgestellten Zustand, also eine Wegfahrsperrung 22 in ihrem aktiven Zustand. Vorzugsweise wird dieser aktive Zustand der Wegfahrsperrung bei der letzten Stilllegung des Kraftfahrzeuges automatisch herbeigeführt und wie folgt erreicht.

Zunächst wird der Bremsaktor 12 bei "gelöster" elektrischer Feststellbremse (siehe Fig. 2a) betätigt, bis die Bremsbeläge 38 an der Bremsscheibe 14 anliegen. Diese Betätigung des Bremsaktors 12 kann bei der letzten Stilllegung des Fahrzeuges beispielsweise von der Steuereinrichtung 20 (siehe Fig. 1) veranlaßt werden. Unter Beibehaltung dieses Zustands wird die elektrische Feststellbremse 40 von dem ersten stromführenden Zustand (siehe Fig. 2a) in den zweiten stromlosen "angezogenen" Zustand überführt. Auch dies kann beispielsweise von der Steuereinrichtung 20 bei der letzten Stilllegung des Fahrzeuges veranlaßt werden, nachdem sichergestellt ist, daß die Bremsbeläge 38 an der Bremsscheibe 14 anliegen. Die Wirkung des Elektromagneten ist dann aufgehoben und der Metallstift 48 mit dem Reibkopf 56 wird durch die Andruckfeder 46 gegen die Spindelmutter 34 gepresst. Durch den Anpressdruck des Metallstifts 48 an die Spindelmutter 34 entsteht eine Reibungskraft, die höher als die Rückstellkraft der Bremsbeläge 38 bzw. der Spindelstange 58.

Dies führt dazu, daß die Bremsbeläge 38 auch bei nichtangetriebenem Elektromotor 32 in ihrer Position fixiert werden und somit die Bremsscheiben 14 feststellen.

#### Bezugszeichenliste

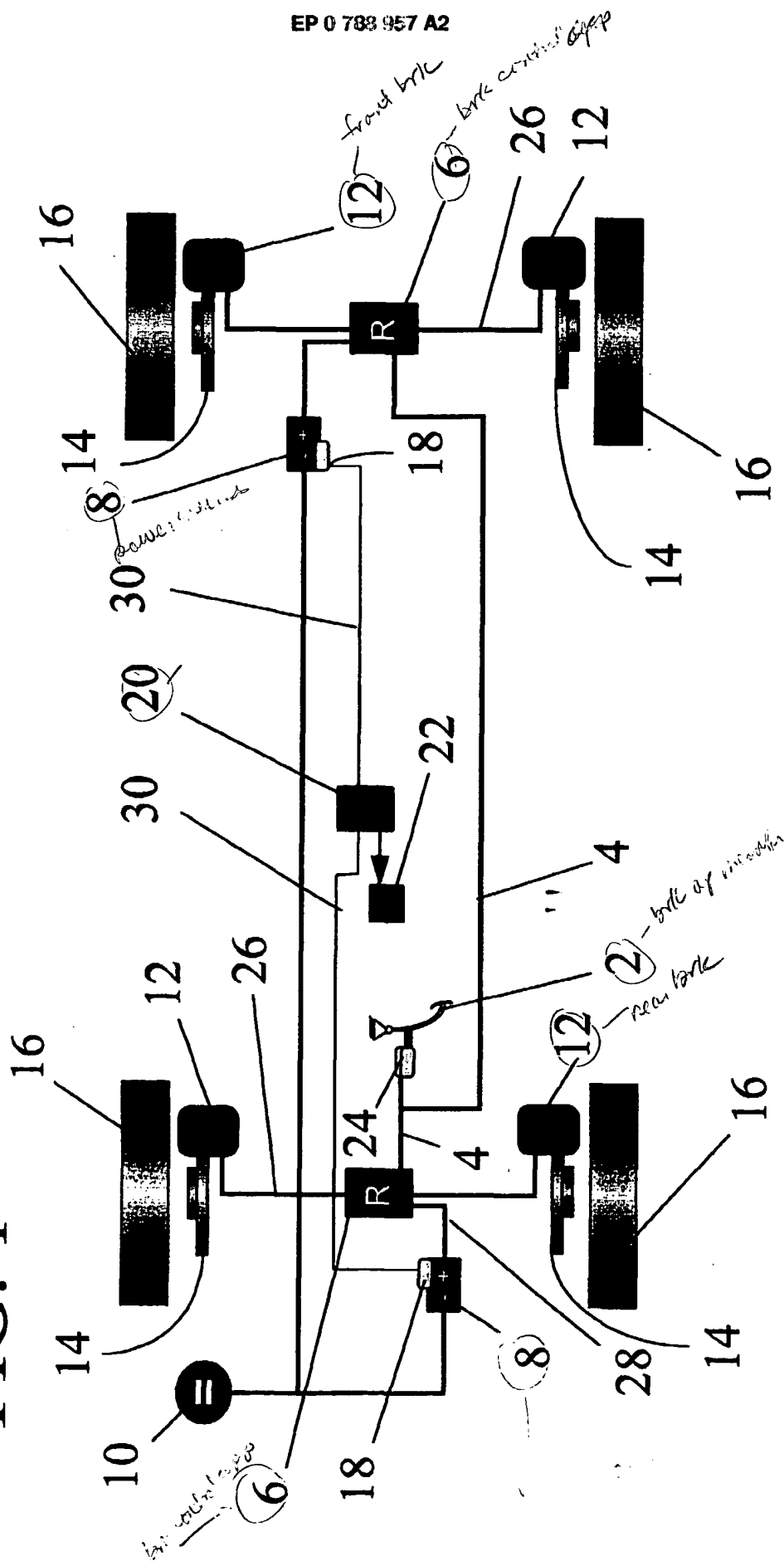
2	Bremspedal
4	Leitungen
6	Regelheit für Bremsaktoren
8	Bremsbatterie
10	Bordnetz
12	Bremsaktoren
14	Bremsscheibe
16	Rad
18	Ladezustandsensor
20	Steuereinrichtung
22	Wegfahrsperrung
24	Sensor
26	Leitungen
28	Leitungen

30 Leitungen  
 32 Elektromotor  
 34 Spindelmutter  
 36 Bremskolben  
 38 Bremsbelag  
 40 elektrische Feststellbremse in Form einer elektri-  
 schen Reibungsmetallkupplung  
 42 Spule  
 44 Gehäuse der Reibungsrutschkupplung  
 46 Andruckfeder  
 48 Metallstift mit Reibkopf  
 52 Luftspalt  
 54 Metallkern  
 56 Reibkopf  
 58 Spindelstange

### Patentansprüche

1. Verfahren zur Inbetriebnahme eines Kraftfahrzeu-  
 ges mit einem Bremssystem, das bei einem Brems-  
 vorgang des Kraftfahrzeuges seine 20  
 Bremsbetätigungsenergie zumindest teilweise aus  
 Bremsenergiespeichern (8) bezieht, deren Ladezu-  
 stand bei der Inbetriebnahme überprüft wird,  
 dadurch gekennzeichnet, daß 25
  - das Kraftfahrzeug vor der Überprüfung des  
 Ladezustandes automatisch in einen fahrunt-  
 tüchtigen Zustand überführt wird
  - die Überprüfung des Ladezustands erfolgt und 30
  - das Kraftfahrzeug in einen fahrtüchtigen  
 Zustand überführt wird, wenn die Überprüfung  
 ergibt, daß der Ladezustand mindestens eines 35  
 des Bremsenergiespeicher (8) größer oder  
 gleich einem vorgegebenen Mindestladezu-  
 stand ist.
2. Verfahren zur Inbetriebnahme eines Kraftfahrzeu-  
 ges nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet,  
 daß eine Nachladung der Bremsenergiespeicher  
 (8) erfolgt, wenn bei der Überprüfung ein zu niedri-  
 ger Ladezustand festgestellt und daß das Kraftfahr-  
 zeug in den fahrtüchtigen Zustand überführt wird, 40  
 wenn eine erneute Überprüfung des Ladezustands  
 ergibt, daß durch Nachladen mindestens einer der  
 Bremsenergiespeicher (8) den vorgegebenen Min-  
 destladezustand zumindest erreicht hat. 45
3. Verfahren zur Inbetriebnahme eines Kraftfahrzeu-  
 ges nach einem der Ansprüche 1 bis 2, dadurch  
 gekennzeichnet, daß die Überführung des Kraft-  
 fahrzeuges in den fahrtüchtigen Zustand durch  
 Überführung einer Wegfahrsperre (22) in einen 50  
 stromlosen Zustand und die Überführung des Kraft-  
 fahrzeuges in den fahrtüchtigen Zustand durch  
 Überführung der Wegfahrsperre (22) in einen  
 stromführenden Zustand vorgenommen wird. 55
4. Verfahren zur Inbetriebnahme eines Kraftfahrzeu-  
 ges nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet,  
 daß es sich bei der Wegfahrsperre (22) um eine  
 elektrische Feststellbremse (40) handelt, die bei  
 der Stilllegung des Kraftfahrzeuges automatisch in  
 den stromlosen Zustand übergeht und dadurch das  
 Kraftfahrzeug festhält.
5. Verfahren zur Inbetriebnahme eines Kraftfahrzeu-  
 ges nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet,  
 daß es sich bei der Wegfahrsperre (22) um eine  
 Getriebesperre handelt, die bei Stilllegung des  
 Kraftfahrzeuges automatisch in den stromlosen  
 Zustand übergeht. 10
6. Kraftfahrzeug mit einem Bremssystem, das bei  
 einem Bremsvorgang seine Bremsenergie zumin-  
 dest teilweise aus Bremsenergiespeichern (8)  
 bezieht und mit einer Prüfeinrichtung (18), mit der  
 der Ladezustand der Bremsenergiespeicher (8)  
 überprüfbar ist, dadurch gekennzeichnet, daß das  
 Kraftfahrzeug ferner über folgende Bestandteile  
 verfügt: 15
  - eine Vorrichtung (22), mit der das Kraftfahr-  
 zeug automatisch in einen fahrtüchtigen  
 Zustand überführbar ist,
  - eine Steuereinrichtung (20), in der ein von der  
 Prüfeinrichtung (18) gemessener Ladezustand  
 der Bremsenergiespeicher (8) mit einer gespei-  
 cherten Information über einen vorgegebenen  
 Mindestladezustand vergleichbar ist und durch  
 die eine Überführung des Kraftfahrzeuges in  
 einen fahrtüchtigen Zustand veranlaßbar ist,  
 wenn der gemessene Ladezustand minde-  
 stens eines der Bremsenergiespeicher (8) grö-  
 ßer oder gleich dem vorgegebenen  
 Mindestladezustand ist. 20
7. Kraftfahrzeug nach Anspruch 6, dadurch gekenn-  
 zeichnet, daß die Vorrichtung (22), mit der das  
 Kraftfahrzeug automatisch in den fahrtüchtigen  
 Zustand überführbar ist, eine Wegfahrsperre (22)  
 ist, die bei Stilllegung des Kraftfahrzeuges automa-  
 tisch von einem stromführenden in einen stromlo-  
 sen Zustand überführt wird und dadurch das  
 Kraftfahrzeug festhält. 25
8. Kraftfahrzeug nach Anspruch 7, dadurch gekenn-  
 zeichnet, daß es sich bei der Wegfahrsperre (22)  
 um eine elektrische Feststellbremse (40) oder um  
 eine Getriebesperre handelt. 30

FIG. 1



offer no sound  
on the ground  
but it's true



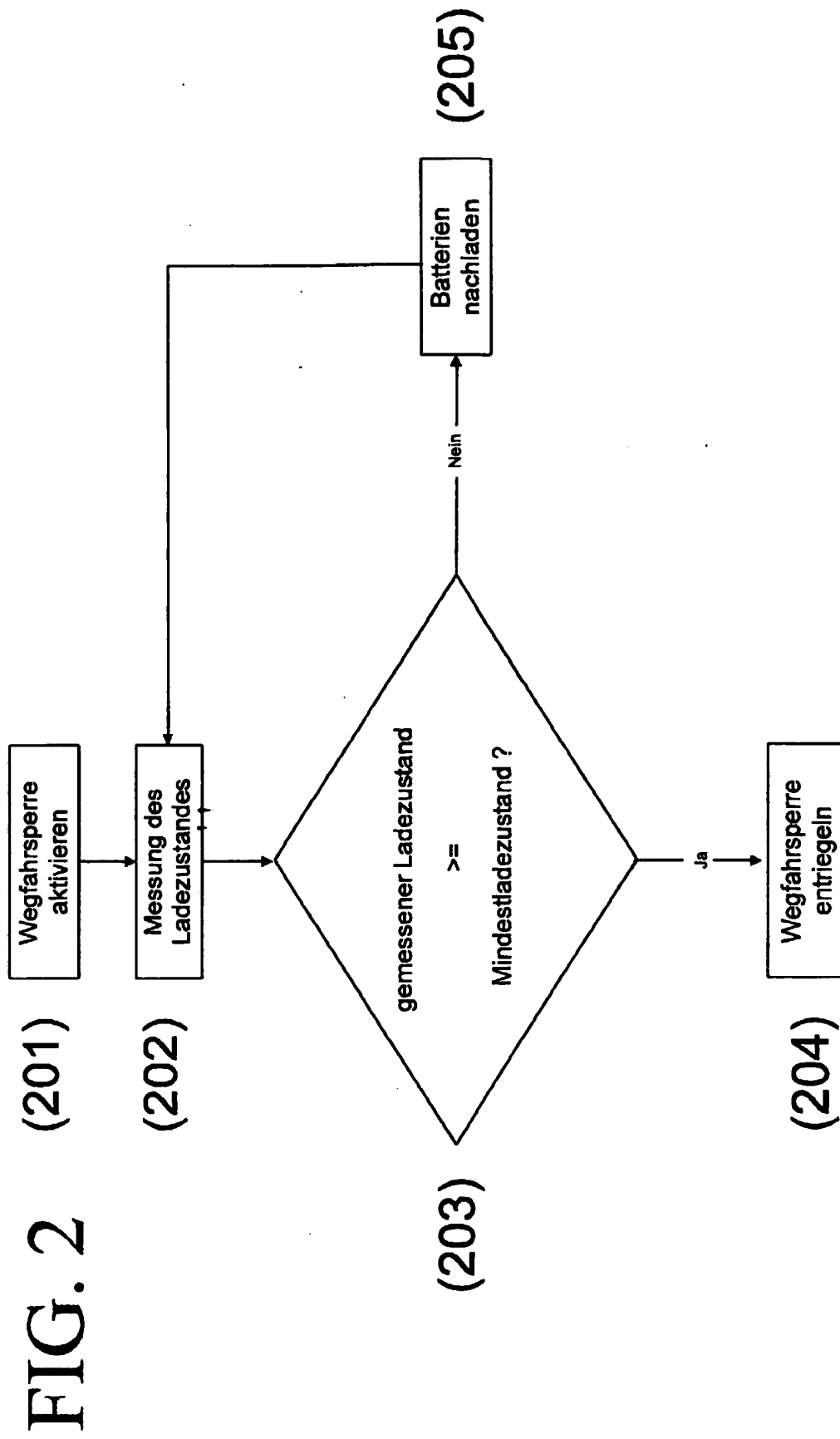


FIG. 3a

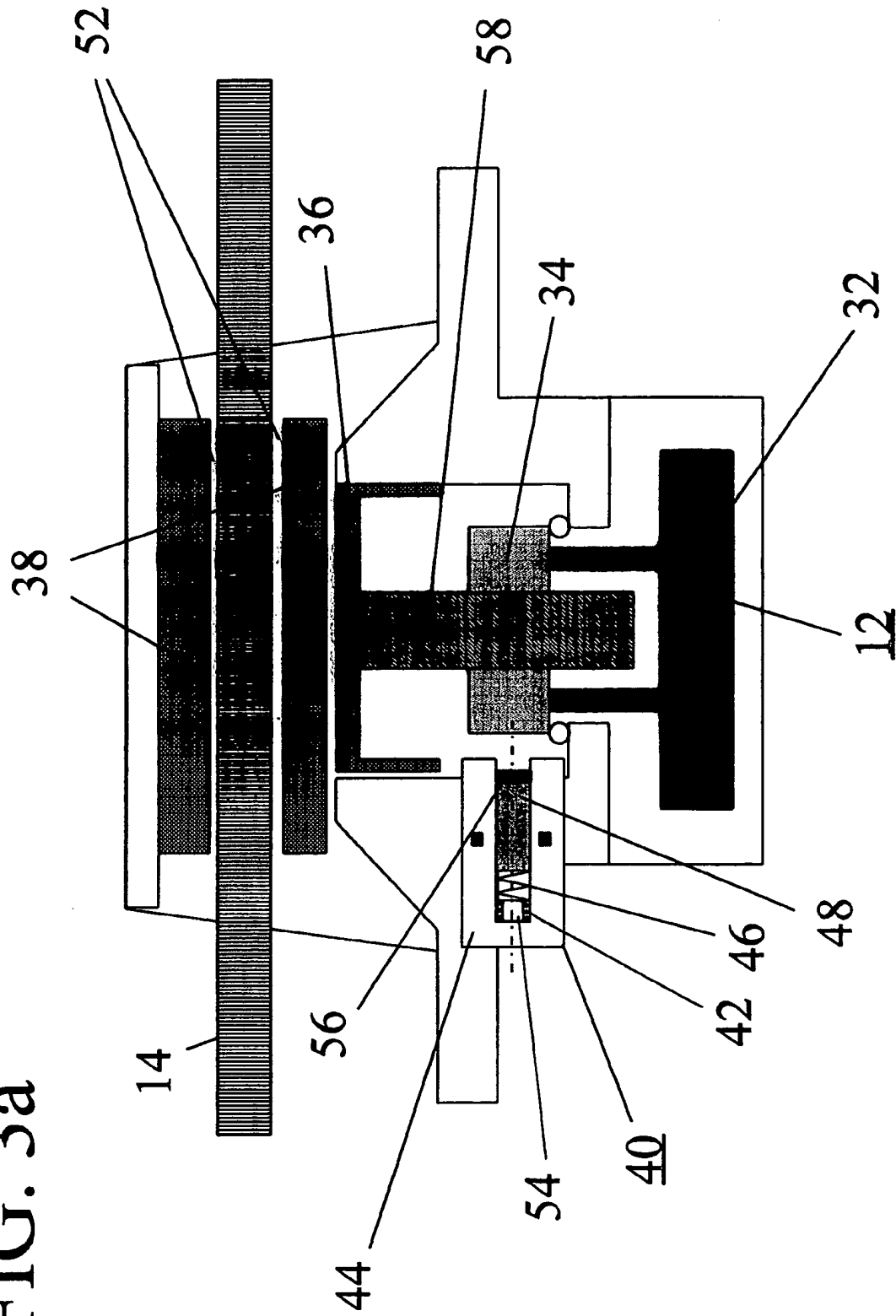


FIG. 3b

